

SERVICE LETTER

VERWENDUNG EINES ÖLTHEMOSTATES

FÜR ROTAX[®] MOTOR TYPE 912 i, 912 UND 914 (SERIE)

SL-912 i-002
SL-912-011R1
SL-914-009R1

|| Diese SL revidiert SL-912-011 und SL-914-009 datiert 15. September 2005.

Wiederkehrende Symbole

Bitte beachten Sie die folgenden Symbole, die Sie durch dieses Dokument begleiten:

- ▲ **WARNUNG:** Warnhinweise und Maßnahmen, deren Nichtbeachtung zu Verletzungen oder Tod für den Betreiber oder andere, dritte Personen führen können.
 - **ACHTUNG:** Besondere Hinweise und Vorsichtsmaßnahmen, deren Nichtbeachtung zu Beschädigungen des Motors und zum Gewährleistungsausschluß führen können.
 - ◆ **HINWEIS:** Besondere Hinweise zur besseren Handhabung.
- || | Änderungen im Text und in Grafiken sind an der Änderungslinie oder Doppelinie am Rand des Satzspiegels ersichtlich.

1) Planungsangaben

1.1) **Betreff**

Alle Motoren der Type:

- 912 i (Serie)
- 912 (Serie)
- 914 (Serie)

Sofern der empfohlene, günstigste Öltemperaturbereich gemäß letztgültigem Betriebshandbuch nicht erreicht wird.

1.2) **Zusätzlich zu berücksichtigende ASB/SB/SI und SL**

Zusätzlich zu diesem Service Letter sind die folgenden Service Instructions zu berücksichtigen:

- Service Instruction, SI-912 i-004/SI-912-018/SI-914-020, "Entlüftung des Schmiersystems" letztgültige Ausgabe.

1.3) **Anlass**

Gemäß Rückmeldungen aus dem Feld werden bei diversen Luftfahrzeugen mit ROTAX[®] Motoren Type 912 i, 912 und 914 (Serie) aufgrund ungünstiger Einbauverhältnisse des Ölkühlsystems zu geringe Öltemperaturen im Motorbetrieb erreicht.

1.4) **Gegenstand**

Verwendung eines Ölthermostates

1.5) **Fristen**

Im Ermessen des Luftfahrzeugherstellers oder des Halters kann bei zu geringer Öltemperatur im Motorbetrieb ein externes Ölthermostat verbaut werden. Bei Unklarheiten ist der autorisierte ROTAX[®] Vertriebspartner zu kontaktieren.

- **ACHTUNG:** Der Einbau eines Ölthermostates muss vom Luftfahrzeughersteller in Bezug auf die Funktionalität des Ölkreislaufes und Dauerhaltbarkeit getestet und freigegeben werden.

1.6) **Genehmigung**

Der technische Inhalt dieses Dokuments ist aufgrund von DOA Nr. EASA.21J.048 zugelassen.

1.7) **Arbeitszeit**

Geschätzte Arbeitszeit:

Im Flugzeug - - - einbauabhängig und somit keine Angaben vom Motorenhersteller möglich.

d05100

1.8) Gewichte und Momente

Gewichtsänderung - - - abhängig vom verwendeten Ölthermostat.
Massenträgheitsmoment - - - keine Auswirkung.

1.9) Elektrische Belastung

keine Änderung

1.10) Softwareänderungen

keine Änderung

1.11) Querverweise

Ergänzend zu dieser Information sind nachfolgende Dokumente in der letztgültigen Ausgabe zu beachten:

- Wartungshandbuch (WHB)
- Einbauhandbuch (EBHB)

1.12) Betroffene Dokumentationen

keine

1.13) Austauschbarkeit der Teile

nicht zutreffend

2) Material Information

2.1) Material - Preis und Verfügbarkeit

- Ein externes Ölthermostat ist im ROTAX[®] Lieferprogramm nicht enthalten.
- Bei Rückfragen bezüglich Auswahl eines geeigneten Ölthermostates ist der autorisierte ROTAX[®] Vertriebspartner zu kontaktieren. Siehe dazu **www.FLYROTAX.com**

2.2) Mindestanforderungen an das Ölthermostat

- Mindestinnendurchmesser der Schlauchanschlussnippel: 9 mm
- Verwendung von abgewinkelten Schlauchanschlussnippeln soll vermieden werden
- Der Druckverlust aufgrund des Strömungswiderstandes im Thermostat darf max. 0,05 bar betragen.
- Öffnungstemperatur sollte zwischen 82 °C und 90 °C liegen
- Ganzmetallausführung

▲ **WARNUNG:** Bei Arbeiten am Ölsystem sind die Arbeitsanweisungen und Warnhinweise gemäß letztgültigem Wartungshandbuch der entsprechenden Motortype zu beachten.